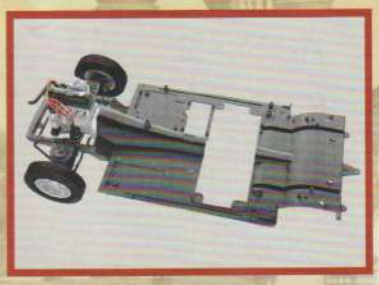
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 15

ОТОПЛЕНИЕ
И ВЕНТИЛЯЦИЯ САЛОНА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00015
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 15, 2018

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 14 600 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2018 Hachette Collections, France
© 2018 Ашет Коллекция
© 2018 Ашетт Коллексьон Україна

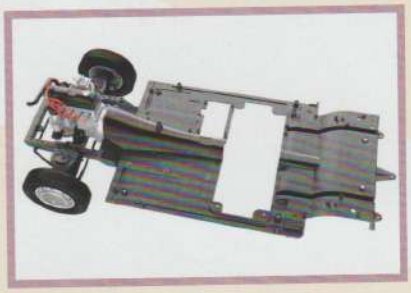
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 20.09.2018.
Дата выхода в свет: 13.12.2018.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 © ИТАР ТАСС; Стр. 7 (вверху) © О. Иванов.
Стр. 7 (внизу), 8 © РИА Новости; Стр. 9 © Dreamstime;
Стр. 10, 11 (вверху) © частная коллекция; Стр. 11 (внизу) © AKG.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка пола кузова

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Отопление и вентиляция салона

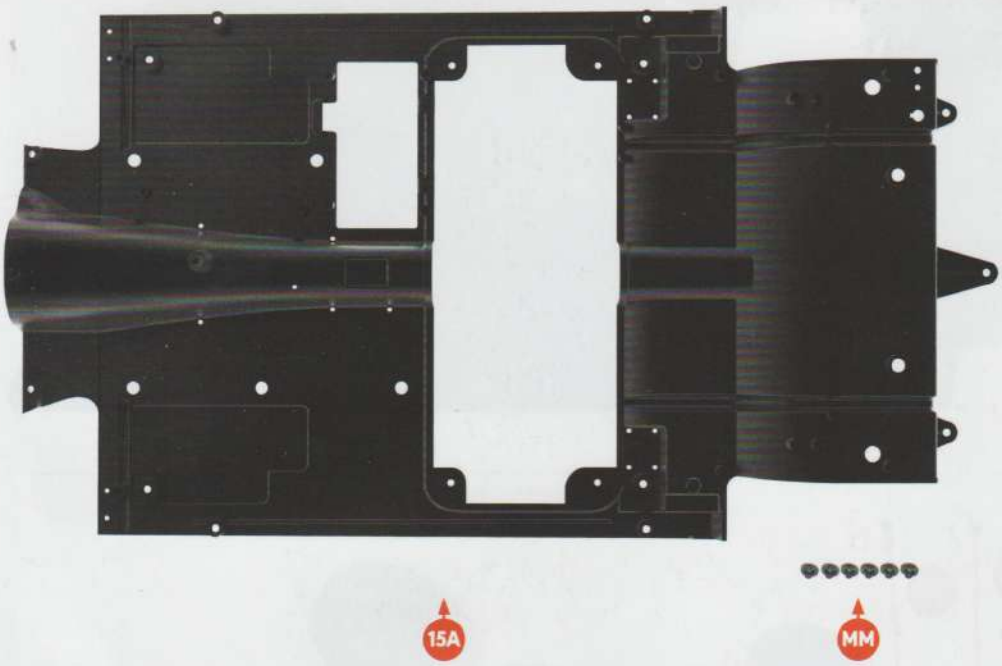
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Фиат Уно»: компактный хэтчбек

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка пола кузова

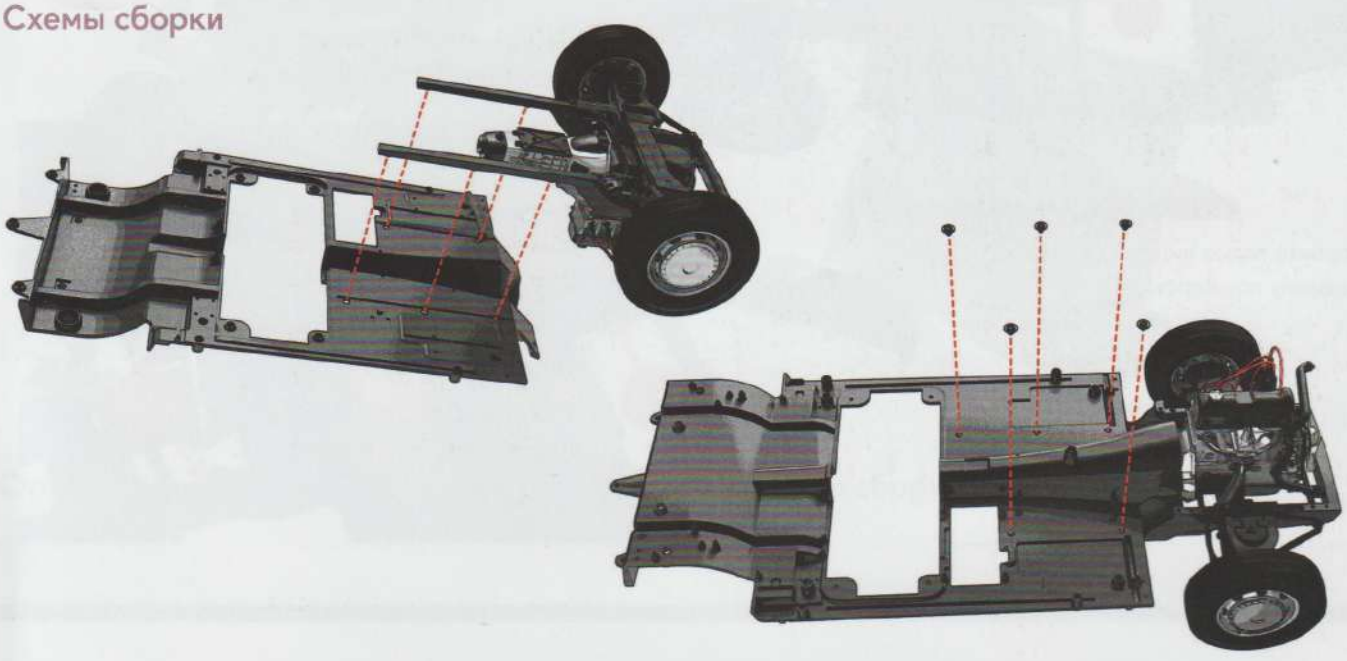
С деталями этого номера вы приступите к установке пола кузова вашей модели.



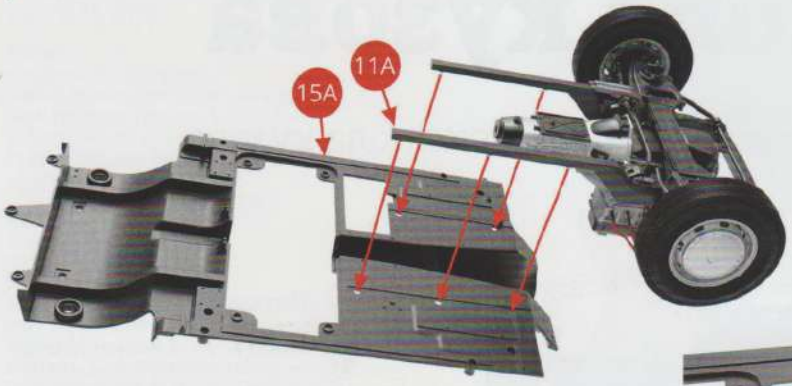
15A Пол кузова

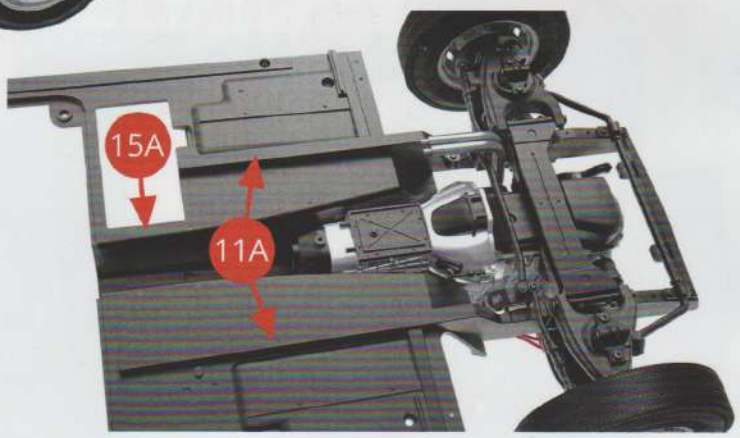
MM Винт M2,3 × 3 × 6 мм (6 шт.)

Схемы сборки



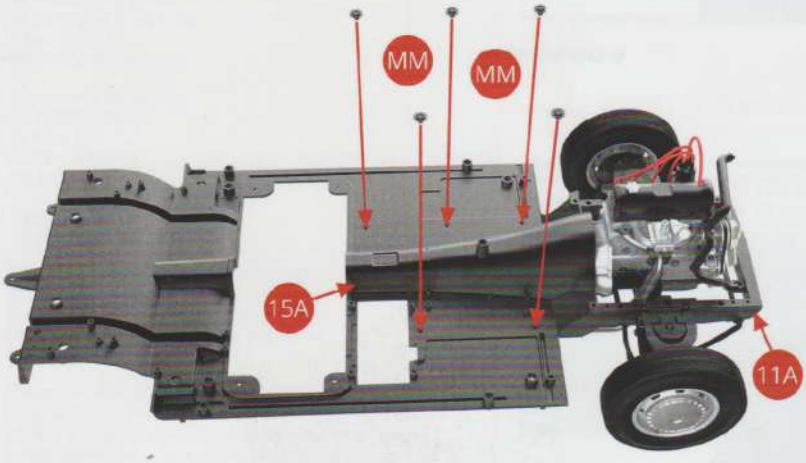
1



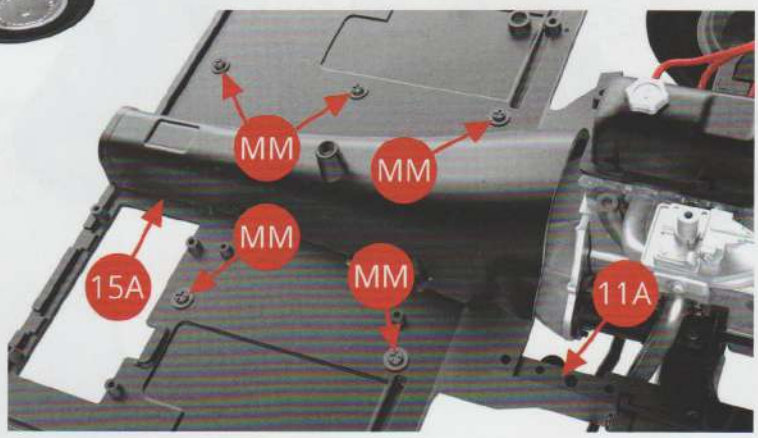


Соедините гнезда для крепежа пола кузова 15A и переднего лонжерона 11A.

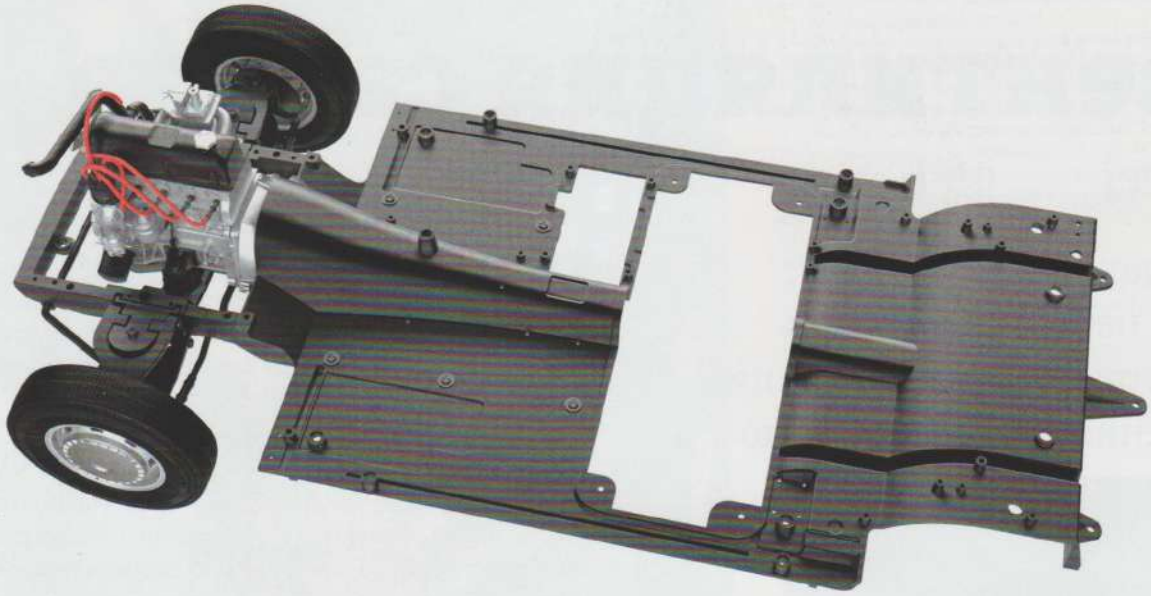
2

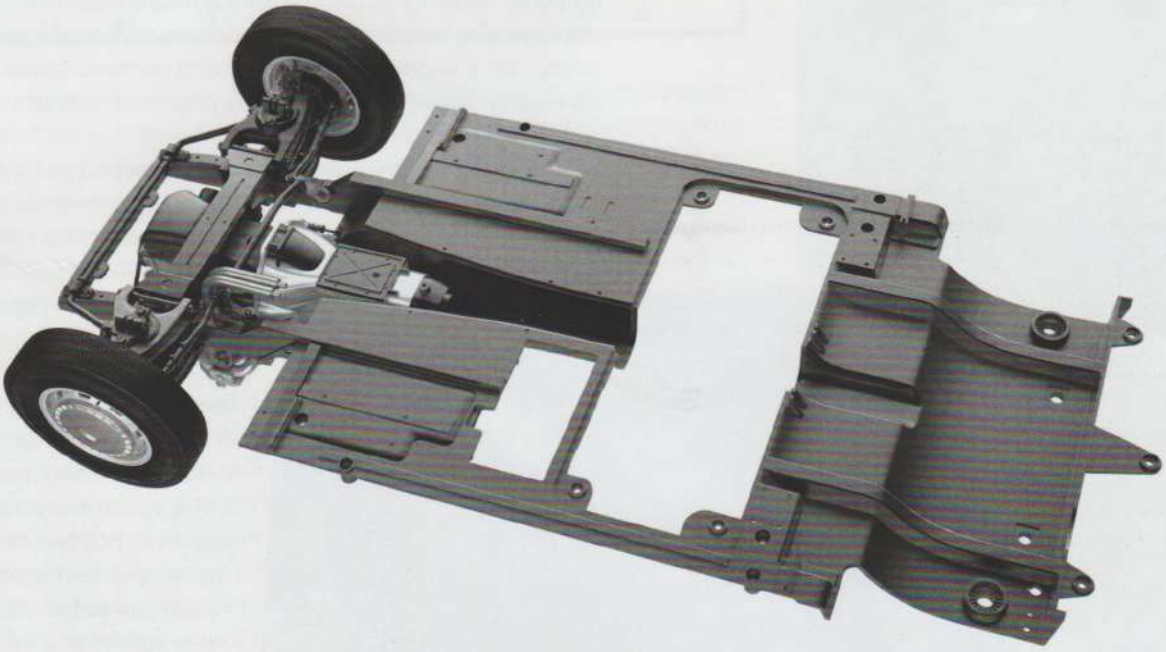


Прикрепите пятью винтами MM пол кузова 15A к переднему лонжерону 11A.



Вид узлов после сборки





Отложите оставшиеся детали для последующих этапов сборки.

Отопление и вентиляция салона

При создании автомобиля ВАЗ-2101 немало внимания уделили системам вентиляции и отопления. Последнее было особенно важно с учетом климатических условий Советского Союза.

Вентиляция, отопление и обдув ветрового стекла автомобиля ВАЗ-2101 осуществляются воздухом, всасываемым снаружи. Воздухообмен и регулирование температуры воздуха происходят при помощи отопителя с дополнительными устройствами.

Отопление зимой

В зимнее время при закрытых окнах воздухоприток осуществляется только за счет системы вентиляции и подогрева. При этом подогретый воздух в первую очередь направляется на ветровое стекло, чтобы обеспечить хорошую видимость дороги. На усилителе щитка передка под коробкой воздухопритока в кожухе установлен трубчатый радиатор отопителя, в который из головки блока цилиндров двигателя по патрубку подается нагретая охлаждающая жидкость. Пройдя через радиатор отопителя, жидкость по трубопроводу вновь поступает в корпус водяного насоса системы охлаждения двигателя. Таким образом через радиатор отопителя происходит циркуляция горячей жидкости.

При движении автомобиля встречный поток воздуха проходит через решетку капота. Далее через открытую крышку люка воздухопритока он проходит между трубками радиатора, нагревается и по направляющему кожуху и двум воздуховодам подается на ветровое стекло автомобиля и в его салон. Направление воздушного потока на ветровое окно или в салон регулируется вручную поворотом корпусов дефлекторов. При необходимости обогреть ноги водителя и пассажиров опускается воздухораспределительная крышка, и воздушный

ВАЗ-2101 в техцентре «Варшавский». Москва, Варшавское шоссе. 1977 год.

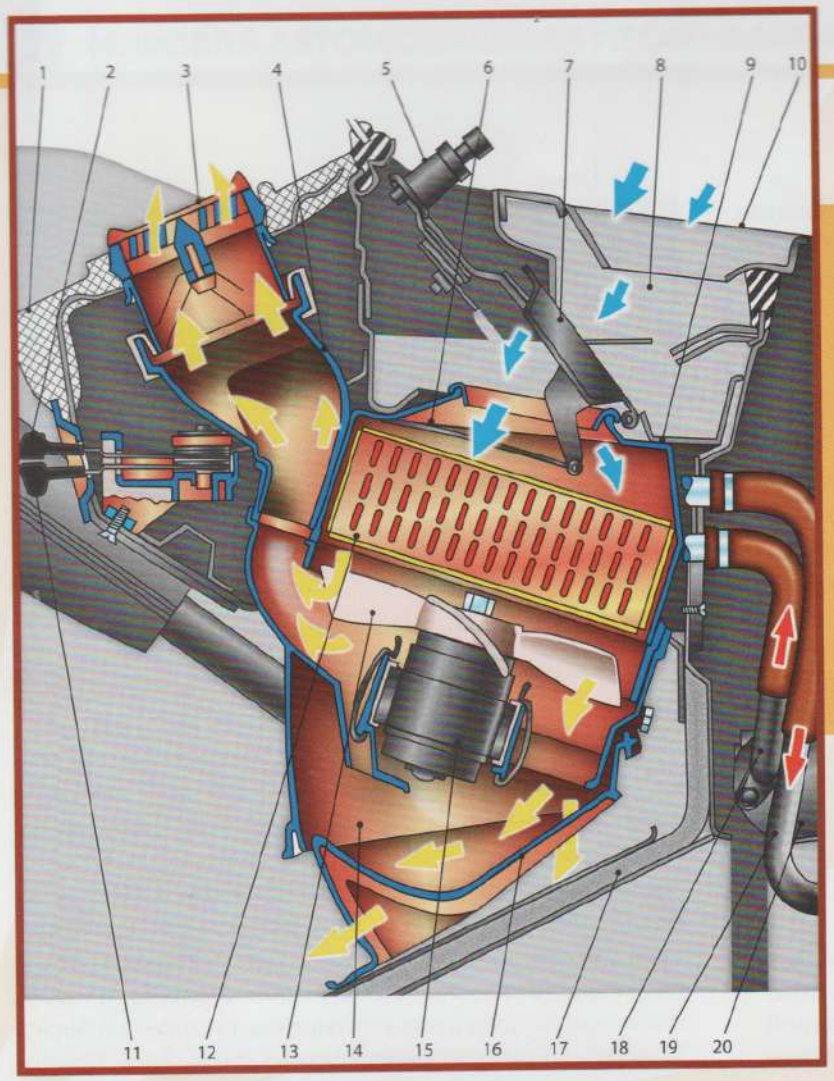


СХЕМА ОТОПИТЕЛЯ КУЗОВА ВАЗ-2101
1 – мягкая пластмасса пояса безопасности
2 – рычаг управления крышкой люка воздухопритока
3 – поворачиваемые дефлекторы обдува ветрового стекла и обогрева кузова
4 – воздухопровод обогрева ветрового окна
5 – корпус оси привода щетки стеклоочистителя
6 – трос привода крышки люка воздухопритока
7 – крышка люка воздухопритока
8 – электродвигатель стеклоочистителя
9 – кожух радиатора отопителя
10 – решетка для забора наружного воздуха
11 – рычаг управления краном отопителя
12 – радиатор отопителя
13 – вентилятор отопителя
14 – кожух вентилятора отопителя
15 – электродвигатель вентилятора отопителя
16 – воздухораспределительная крышка отопителя
17 – термошумоизоляция кузова
18 – патрубок подачи жидкости в радиатор отопителя
19 – трубопровод отвода охлаждаемой жидкости из радиатора отопителя в насос
20 – головка цилиндров двигателя

поток направляется вниз. При этом количество воздуха, поступающего к дефлекторам, уменьшается. Для повышения интенсивности циркуляции воздуха в направляющем кожухе установлен электродвигатель с пластмассовым вентилятором.

При температуре окружающего воздуха -25 °С полностью включенный отопитель обеспечивает среднюю температуру воздуха в салоне +25 °С, а в зоне ног водителя и переднего пассажира +30 °С.

Вентиляция летом

В летнее время встречный поток воздуха проходит в салон автомобиля через окна дверей при опущенных основных и повернутых ветровых стеклах, также через решетку капота и люк кожуха воздухопритока при открытой крышке. В зависимости от положения крышки и дефлекторов воздух поступает направленным потоком на ветровое стекло. Для отражения капель дождя установлен отражатель, который направляет воду по трубке из коробки воздухопритока в отсек двигателя. На стоянке или при малой скорости движения, когда встречный поток воздуха незначительный, может быть включен вентилятор. Осенью и весной для предотвращения запотевания ветрового стекла на него направляется холодный воздух. При этом воздухораспределительная крышка

Автомобили «Жигули» на станции технического обслуживания. Москва, техцентр «Варшавский». 1975 год.

Отогрев в морозы

В очень холодную погоду крышка люка воздухопритока устанавливается в частично открытое положение, а вентилятор включается на максимальную скорость. При этом поворотные стекла дверей незначительно открываются, чтобы исключить застой холодного воздуха и ускорить его прогрев во всем салоне.

закрывается, а дефлекторы поворачиваются таким образом, чтобы струя воздуха распределялась на большую площадь стекла. При необходимости слегка подогреть поступающий воздух включается отопитель.

Реальные условия эксплуатации

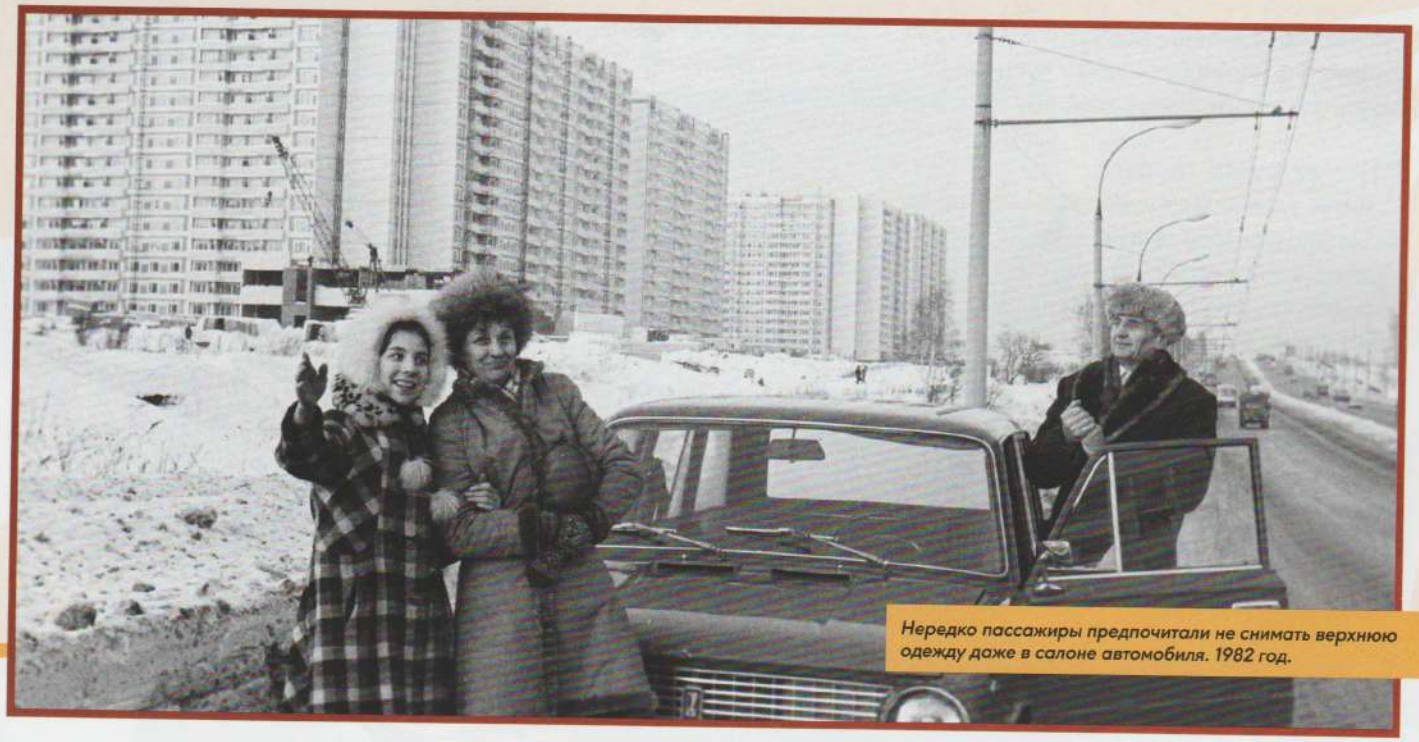
Разработанный конструкторами принцип работы системы отоплении и вентиляции, к сожалению, не всегда соответствовал эксплуатации в реальных условиях. В частности, система отопления, в общем-то, обеспечивала указанные температуры – возможно, не столь оптимистичные, но вполне комфортные. Но вот прогревался салон по сегодняшним меркам недопустимо долго. Кроме того, примитивная рычажная система управления отопителем с трудом позволяла установить нужную температуру в салоне. В прямом смысле слова бросало то в жар, то в холод. Зависела она и от качества сборки автомобиля – например, насколько плотно закрывались окна дверей.

Прикуриватель

Под переключателем вентилятора был установлен электроприкуриватель. Для прикуривания нужно было нажать и сейчас же отпустить кнопку патрона, который оставался в утопленном положении около 15 с, а затем автоматически возвращался в первоначальное положение. При этом специальная лампа с рассеивателем оранжевого цвета освещала гнездо прикуривателя.

Техцентр на Варшавском шоссе (в народной топонимике «утюг», «треугольник» или «авианосец»). Главная художественная идея архитектора Л. Павлова – летящий треугольник на стилобате. 1974 год.

От запотевания не спасало ничто. Воздухопотока от двух круглых дефлекторов, установленных в центральной части панели, с трудом хватало на ветровое стекло. Стекла передних дверей приходилось все время протирать. Что касается заднего стекла, то при отсутствии пассажиров на заднем сиденье это было невозможно. Заднее стекло не обогревалось, как в современных автомобилях, а поэтому весной и осенью постоянно запотевало, а зимой – обмерзало. Если учесть, что пользоваться в таких условиях внутрисалонным зеркалом заднего вида было невозможно, а наружное зеркало было только одно, то даже в 1970-1980-х годах с тогдашней интенсивностью движения ездить зимой в больших городах было небезопасно. В том числе и по этой причине многие владельцы «Жигулей» отказывались от их эксплуатации зимой.



Нередко пассажиры предпочитали не снимать верхнюю одежду даже в салоне автомобиля. 1982 год.

«Фиат Уно»: компактный хэтчбек

В Италии умеют делать маленькие автомобили. Достаточно вспомнить побивший все рекорды популярности малыш «Фиат 500». Есть и линейка более крупных машин: «Фиат 600», «Фиат 850», «европейский автомобиль 1972 года» «Фиат 127» – одни бестселлеры!

Но бывает ли успех бесконечным? Как выяснилось, бывает, если за дело берутся итальянские дизайнеры. Перед ними была поставлена задача создать компактный городской хэтчбек на смену «Фиат 127» (Fiat-127).

«Уно» – значит «первый»

Решение любой, даже самой тривиальной, задачи обретает блеск в руках профессионалов, таких как специалисты дизайнерского ателье Джорджетто Джуджаро. Вспомним автомобильный дизайн конца 1970-х – начала 1980-х годов с его гранеными формами, сильно наклоненными стеклами и клиновидными кузовами. Эпоха обтекаемых аэродинамических форм еще не наступила, хотя первые образцы уже появились. Но далеко не всегда передовые изыски дизайнеров находили понимание у потребителя. Поэтому, работая над новой моделью, итальянский мастер не стал экспериментировать над внешним обликом недорогого утилитарного автомобиля. Лучше

Автомобиль «Фиат Уно Турбо» на выставке в Хорватии. Загреб, 2016 год.

всего для компактного хэтчбека подходила форма «коробки на колесах» с большим полезным пространством. О таких говорят: внутри больше, чем снаружи.

Во всем остальном «Уно» - типичная модель первой половины 1980-х. Но вместе с тем Джуджаро сумел несколькими штрихами нарисовать автомобилю такое «лицо», что даже сейчас он не выглядит устаревшим. Более того, с появлением «Уно» наметилось целое направление автомобильной моды – ведь маленький итальянский автомобильчик стал прототипом для многих современных автомобилей A- и B-класса с просторными кузовами и «автобусной» посадкой водителя.

Технические характеристики

Поначалу «Уно» оснащали заимствованным у «Фиат 127» 45-сильным бензиновым мотором, с которым он разгонялся до 140 км/ч. В 1985 году линейку двигателей пополнили литровый FIRE мощностью 55 л. с. и 100-сильный мотор объемом 1,4 л. С последним «компактный хэтчбек» приобретал уже свойства болида и был крайне востребован молодежью. Кроме того, автомобиль комплектовали и дизелями.

Трансмиссии были механическими с 4- и 5-ступенчатыми коробками, но в 1987 году на «Уно» появился бесступенчатый вариатор «Селекта» (Selecta).

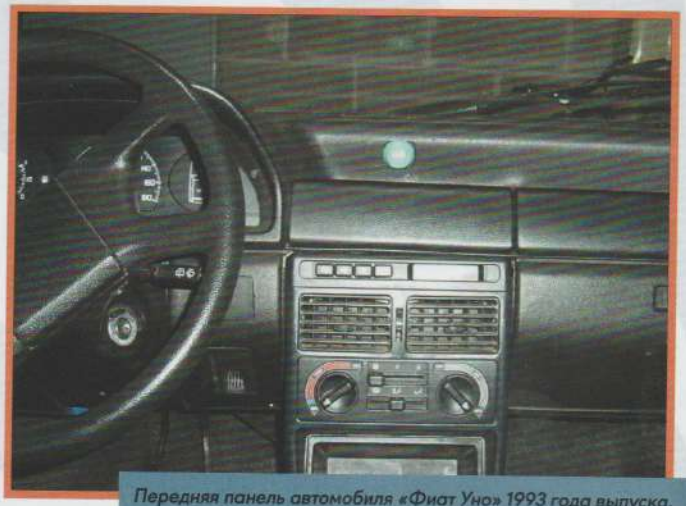
Потребителю были предложены три типа кузовов: трех- и пятидверный хэтчбек, а также трехдверный мини-фургон. Кстати, о кузове. Создатели «Уно» и здесь постарались: кузов машинки имел максимально низкий для того времени коэффициент аэродинамического сопротивления, что, в общем-то, автомобилю такого класса было и не нужно.

Передняя подвеска - независимая с треугольными рычагами, пружинными стойками и стабилизатором поперечной устойчивости. Задняя - полунезависимая с винтовыми пружинами, треугольными поперечными рычагами и телескопическими амортизаторами. Передние тормоза были дисковыми, задние - барабанными. В качестве опции предоставлялась ABS.

Бразильский «Фиат Уно», выпущенный в 2014 году.

Бразильский «Уно»

С 2004 года на бразильском заводе фирмы «Фиат» производили вариант под названием «Фиат Милл Файре» (Fiat Mille Fire). Модель получила салон с отделкой из современных материалов, а в базовом оснащении появились гидроусилитель руля, преднатяжители ремней безопасности, электрокорректор фар, центральный замок. Опционально стали доступны кондиционер, люк, электропривод зеркал и стекол и прочее.



Передняя панель автомобиля «Фиат Уно» 1993 года выпуска.

Второй «Уно» – смена «лица»

«Уно» имел оглушительный успех. В 1984 году он был признан «автомобилем года». Но время идет, и в конце восьмидесятых угловатый малыш стал смотреться уже не так эффектно.

На Франкфуртском автосалоне 1989 года общественности был представлен обновленный «Уно» второго поколения. Кузов машины стал более обтекаемым (аэродинамический стиль брал свое), благодаря чему конструкторам удалось снизить коэффициент аэродинамического сопротивления с 0,34 (у первого поколения) до 0,3. Решетка радиатора и передние фары стали почти вдвое ниже. Обновлению облика способствовали новые крылья и бамперы, крышка капота, дверь багажника и т. д. Существенно был обновлен и интерьер.

Машины второго поколения получили модернизированные бензиновые двигатели, устанавливавшиеся и на первое поколение. Но линейка была расширена за счет двигателей объемом 1,4 и 1,5 л. Последний развивал мощность в 114 л. с. С таким мотором «Уно» разгонялся до 200 км/ч! Время разгона до 100 км/ч при этом составляло 8,3 с! Дизельные двигатели также были усовершенствованы. К тому же их ряд пополнил новый 1,4-литровый мотор. Неизменным остался выбор трансмиссий. В таком виде «Уно» выпускали в Италии до 1995 года. Уступив свое место на главном конвейере фирмы модели «Фиат Пунто» (Fiat Punto), он «переехал» в сборочные цеха польского завода «Фиат Ауто Поланд» в Бельско-Бяла, турецкого подразделения «Тофаш», а также египетского филиала «Эль-Наср», где его производили до 2014 года. В Бразилии «Уно» выпускали и с кузовами седан и универсал.

Кузов «Фиат Уно» имел максимально низкий на то время коэффициент аэродинамического сопротивления.

«Уно» третий!

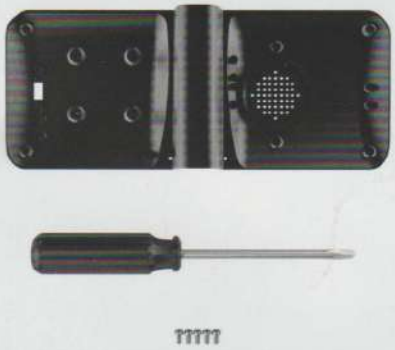
В 2010 году появилось третье поколение «Уно». Автомобиль производят в Бразилии на базе модели «Панда» (Panda). Совершенно новый дизайн мини-автомобиля соответствует вкусам латиноамериканских покупателей, для которых он и был создан. На других рынках эта модель недоступна.

Джанни Аньелли, главный акционер и исполнительный директор автоконцерна «Фиат», демонстрирует «Фиат Уно» президенту Италии Алессандро (Сандро) Пертини. 1985 год.

В НОМЕРЕ 16

- УСТАНОВКА ПЕРЕДНЕЙ ПОПЕРЕЧИНЫ ПОЛА
- АМЕРИКАНСКИЙ СЛЕД В СДЕЛКЕ «ФИАТ» – СССР

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ПЕРЕДНЯЯ ПОПЕРЕЧИНА ПОЛА
- ОТВЕРТКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2018 Ашет Коллекция. © 2018 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ ПАО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!